

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 3)
z dnia 13 czerwca 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 3)

13 czerwca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat stanu realizacji budowy dróg: S6 na odcinku Białystok – Ełk oraz S8 na odcinku Białystok – Raczki.

W posiedzeniu udział wzięli: **Agnieszka Krupa** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Stańczak** dyrektor Departamentu Strategii i Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Jarosław Florkiewicz** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Ewa Welc** dyrektor Wydziału Architektury i Budownictwa Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego wraz ze współpracownikami, **Mirosław Karolczuk** burmistrz Miasta Augustów, **Czesław Renkiewicz** prezydent Miasta Suwałki, **Tomasz Klim** zastępca prezydenta Miasta Białystok, **Marcin Piętka** przewodniczący Komisji Infrastruktury Komunalnej Rady Miasta Białystok, **Witold Karczewski** pierwszy wiceprezes do spraw samorządu gospodarczego Krajowej Izby Gospodarczej, **Jarosław Antychowicz** prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Białymstoku oraz **Tadeusz Topczewski** członek Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Cieszę się, że są z nami przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Najwyższej Izby Kontroli, ale wśród zaproszonych gości mamy również zastępcę prezydenta miasta Białegostoku pana Tomasza Klimę, prezydenta miasta Suwałk pana Czesława Renkiewicza, burmistrza miasta Augustowa pana Mirosława Karolczuka, dyrektora Wydziału Architektury i Budownictwa w Podlaskim Urzędzie Wojewódzkim panią Ewę Welc i starszego inspektora wojewódzkiego w tym wydziale pana Andrzeja Szydlika. Witam także stronę społeczną – prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Białymstoku pana Jarosława Antychowicza oraz wiceprezesa tej izby i prezesa Podlaskiego Forum Ekonomicznego pana Witolda Karczewskiego, jak i pana Tadeusza Topczewskiego, byłego dyrektora białostockiego oddziału GDDKiA.

Szanowni państwo, zgodnie z przedstawionym porządkiem, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja Ministerstwa Infrastruktury na temat stanu realizacji budowy dróg S6 na odcinku Białystok – Ełk oraz S8 na odcinku Białystok – Raczki. Bardzo prosiłbym już o niekontynuowanie rozmów, chyba że w temacie.

Dla województwa podlaskiego jest to bardzo ważny aspekt i element dróg. Zarówno Białystok – Raczki, jak i Białystok – Ełk są to bardzo ważne arterie, ale przede

wszystkim odcinek Białystok – Raczki, na którym codziennie przemieszczają się tysiące tirów, bo jest to droga do granicy z Litwą. Rzeczywiście jest to kluczowe, abyśmy jak najszybciej rozpoczęli prace nad budową tego odcinka. Dlatego chciałbym wysłuchać przedstawicieli MI i GDDKiA w sprawie tych dróg. Przekazuję głos przedstawicielom ministerstwa.

**Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury
Agnieszka Krupa:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Agnieszka Krupa, Departament Dróg Publicznych.

Na początku oczywiście bardzo serdecznie w imieniu pana ministra przepraszam za jego nieobecność, ale w ministerstwie, jak państwo wiedzą, funkcjonujemy jeszcze w niepełnym składzie, jeżeli chodzi o kierownictwo. Nie mamy w tym momencie wice-ministra odpowiedzialnego za infrastrukturę drogową. W dniu dzisiejszym niestety jest bardzo dużo spotkań, w tym delegacja zagraniczna. Ani pan minister, ani nikt z jego zastępców niestety nie mógł dzisiaj z państwem tutaj uczestniczyć w obradach, chociaż oczywiście panowie ministrowie bardzo chcieli, żeby przedstawiciel kierownictwa był na dzisiejszym posiedzeniu.

Jeżeli chodzi o przedmiot posiedzenia, to myślę, biorąc pod uwagę skład osób na sali, że wszyscy doskonale zdajemy sobie sprawę ze stanu, w jakim jesteśmy dzisiaj i ze stanu historycznego. Region, o którym mówimy i układ dróg w województwie podlaskim mają wieloletnią historię i to historię niekoniecznie zawsze szczęśliwą. Problemy z kształtowaniem układu drogowego województwa podlaskiego sięgają tak naprawdę początków roku 2000 i planowania obwodnicy Augustowa. Wiele osób z państwa brało udział w tamtych dyskusjach i rozmowach z Komisją Europejską oraz zna historię okrągłego stołu, który został powołany, żeby zażegnać problem obwodnicy Augustowa i plan postępowania, który Polska miała wytyczony ze strony KE w związku z tą inwestycją i inwestycją dotyczącą obwodnicy Wasilkowa.

W tamtym okresie, czyli w latach 2007–2009, została przeprowadzona analiza, w jaki sposób ukształtować sieć dróg ekspresowych w województwie podlaskim. Ta analiza w dużej mierze dotyczyła właśnie kwestii ciągu drogi krajowej nr 8 oraz ciągu drogi krajowej nr 19. W wyniku tamtej analizy zostało zmienione rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego rozporządzenia został usunięty fragment drogi ekspresowej na odcinku Białystok – Augustów, natomiast w zamian została zdefiniowana nowa droga ekspresowa S61, która bezpośrednio po przyjęciu rozporządzenia została od razu skierowana do prac przygotowawczych. W tym momencie, jak państwo już doskonale widzą, jest ona na ukończeniu. Kończymy ostatni odcinek będący obwodnicą Łomży. Po zakończeniu tego ciągu cały ruch tranzytowy, który jest kierowany na Litwę, będzie poruszał się ciągiem drogi ekspresowej S61, co pozwoli na odciążenie Białegostoku i przekierowanie tego ruchu właśnie na ciąg via Baltica.

Natomiast wracając do stanu obecnego, mamy bardzo podobną sytuację jak w roku 2007, czyli rozpoczynamy nową perspektywę finansową, co oznacza dla nas jako kraju członkowskiego negocjacje z KE w sprawie akceptacji poziomu dofinansowania oraz warunków udzielania tego dofinansowania na cały sektor transportu. Tak jest obecnie. Tak było też w 2007 r. Dyskusja z KE jest również bardzo podobna, czyli musimy m.in. spełnić warunki środowiskowe i zapewnić, że przestrzegamy wszystkich przepisów dotyczących ochrony środowiska, oczywiście zarówno europejskich, jak i krajowych. Wszyscy wiemy, że przepisy krajowe oczywiście w dużej mierze bazują na przepisach europejskich.

Jeżeli chodzi o obszar województwa podlaskiego, analogicznie jak w 2007 r. mamy w tym momencie bardzo dużo postulatów organizacji ekologicznych i skarg kierowanych do KE, a związanych z planowanymi inwestycjami w tamtym rejonie. Dlatego też w ramach kontaktów i współpracy z KE został wynegocjowany następujący plan działania. Analogicznie jak w 2007 r. przygotowujemy analizę ekspercką, która będzie niezależna od analizy drogowej. Będzie ona pewną rekomendacją, w jaki sposób ukształtować sieć dróg szybkiego ruchu w tamtym rejonie. Na podstawie tej analizy będą

podejmowane dalsze decyzje w sprawie. Jest to warunek, który umożliwił nam odblokowanie środków europejskich na infrastrukturę drogową, a nawet na cały sektor transportu. Sytuacja jest analogiczna jak w 2007 r. Bez tego mogliśmy stracić całe dofinansowanie na sektor drogowy, więc wydaje nam się, że nie jest to duża cena za miliardy, które dostaniemy do polskiego budżetu na rozwój infrastruktury drogowej.

Oznacza to w praktyce, że w chwili obecnej nie są prowadzone bezpośrednio prace zmierzające do budowy czy to drogi ekspresowej S8, czy to drogi ekspresowej S16. Te prace będą kontynuowane po przeprowadzeniu tej analizy i ewentualnie po przyjęciu zmian do dokumentów strategicznych, które są podstawą realizacji inwestycji drogowych. Stan faktyczny, jeżeli chodzi o dokumenty strategiczne i programowe, które wskazują inwestycje do realizacji, mamy obecnie taki, że przez Radę Ministrów został przyjęty dokument, natomiast dla tego dokumentu nie została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Jak wiemy, strategiczna ocena jest warunkiem formalnym, żeby ten dokument mógł być realizowany. W przeciwną sytuację narażamy się na realizację inwestycji z naruszeniem wymogów formalnych. Dlatego też w pierwszej kolejności niezbędne jest wykonanie tej analizy, następnie dokonanie ewentualnych zmian w programie, ocenienie ich pod kątem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOS) i wówczas przystąpienie do realizacji danej inwestycji.

Jeżeli chodzi o obraz ogólny, to myślę, że w tej chwili z naszej strony to jest informacja pełna. Oczywiście na wszelkie pytania, które państwo z pewnością będą mieli, będziemy na bieżąco już reagować i odpowiadać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Czy ktoś z GDDKiA chciałby coś przedstawić lub zabrać głos? Nie słyszę.

W związku z tym otwieram dyskusję. Przyjmijmy taki porządek, że na początku oddam głos posłankom i posłom, którzy są na sali, a później kolejnym osobom, które będą się zgłaszać. Bardzo proszę o zgłoszenia. Pani posłanka Łepkowska-Gołaś, później pan poseł Zieliński.

Posel Alicja Łepkowska-Gołaś (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam trzy pytania, które chciałabym zadać w sprawie drogi.

Po pierwsze, dlaczego GDDKiA ogłosiła przetarg na odcinek Knyszyn – Korycin, zamawiając projekt drogi krajowej dwujezdniowej, a nie ekspresowej? Opis w ogłoszeniu o przetargu mówi, że od projektanta wymaga się doświadczenia w projektowaniu klasy GP, a to nie jest droga ekspresowa.

Drugie pytanie. Czemu ogłoszono przetarg dla odcinka Knyszyn – Korycin jedynie na projekt, a dla odcinka Krynice – Knyszyn na projekt i budowę, gdy oba odcinki posiadają tę samą decyzję środowiskową, która jest ostateczna?

Droga S8 jest wpisana do RPBDK, czyli „Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”. To, dlaczego projektuje się drogę krajową klasy GP? Czy po to, żeby potem odstąpić od budowy drogi ekspresowej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jarosław Zieliński.

Posel Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo. Na początku chcę podziękować pani dyrektor za przywołanie części historii związanej z układem komunikacyjnym w północno-wschodniej Polsce.

Trzeba tę historię jednak uzupełnić również o informację o tym, jak była planowana druga droga ekspresowa, czyli via Carpatia, bo pani powiedziała o tym, że w 2007 r. na skutek analiz wniosków przekierowano trasę z przebiegu z Białegostoku w stronę Augustowa na kierunek łomżyński. To oczywiście wiemy. Ta droga się kończy. Cieszymy się z tego. Natomiast była nadzieja związana z budową drogi ekspresowej na odcinku Białystok – Augustów – Raczki do węzła w Raczkach w związku z drogą via Carpatia. Nie używam celowo numeracji S19, bo to może mylić, skoro nie na całym odcinku jest

to S19, ale niestety to też uległo zmianie, bo przypomnę, że w 2006 r. w deklaracji łańcuckiej ministrowie czterech krajów, w tym Polski, pod patronatem prezydenta, świętej pamięci profesora Lecha Kaczyńskiego, który patronował temu przedsięwzięciu, przyjęli przebieg tej drogi. Oczywiście to droga od Salonik do Kłajpedy wzdłuż całej granicy Polski, a więc również na odcinku Białystok – Raczki – granica z Litwą.

W 2016 r. przebieg ten został zmieniony na kierunek ełcki – tak to nazwijmy – od Białegostoku czy od Knyszyna. W związku z tym odcinek Knyszyn – Raczki, gdybyśmy już tak szczegółowiej na to patrzyli, znowu został wyłączony z sieci dróg ekspresowych. Po wielu zabiegach, staraniach i argumentacji, którą przedstawialiśmy, a do argumentacji komunikacyjnej, cywilizacyjnej i rozwojowej w ostatnim czasie doszedł również argument strategiczny i wojskowy, w grudniu 2022 r. – dokładnie 13 grudnia, bo tak się złożyło, że jest to taka data – rząd podjął uchwałę w sprawie włączenia tego odcinka do sieci dróg ekspresowych w Polsce, a 5 września 2023 r. została podjęta uchwała Rady Ministrów, która włącza do planu budowy dróg ekspresowych w Polsce ten odcinek z gwarancjami finansowania.

Taka jest historia. Przy okazji chcę tu podziękować wszystkim, którzy wspierali moje zabiegi, a potem było nas coraz więcej, o to, żeby ta droga była w planach budowy dróg ekspresowych i żeby była możliwa do jak najszybszej realizacji.

Pani dyrektor, teraz właśnie chcę powiedzieć, że z wielkim niepokojem usłyszałem to, co pani powiedziała, że w tej chwili nie toczą się prace, które powinny się toczyć, związane z przygotowaniem SOOŚ. Wiemy, że jej nie było w momencie uchwalania tego planu we wrześniu 2023 r., ale przecież w wielu innych przypadkach było podobnie. Tak było także w przypadku drogi S16 Knyszyn – Ełk. Najpierw jest decyzja rządu o planie, a potem jest wszystko, co musi następować w zakresie uzgodnień i opracowań. Wszystkie procedury muszą być spełnione. Z tego, co pani powiedziała, wynika, że teraz wracamy do punktu wyjścia, do jakiejś ponownej dyskusji, którejdy mają przebiegać drogi ekspresowe w północno-wschodniej Polsce. Oczekujemy realizacji obu tych odcinków dróg Knyszyn – Ełk i Białystok – Raczki zgodnie z przyjętą przez Radę Ministrów uchwałą. Nie może być żadnym argumentem to, że nie ma oceny oddziaływania na środowisko, bo trzeba ją po prostu sporządzić. Trzeba ją jak najszybciej wykonać.

Chcę także przypomnieć pani dyrektor, co chyba jest oczywiste, że w Polsce budujemy drogi nie tylko z funduszy europejskich. Nie wszystko jest uzależnione od decyzji urzędników europejskich. Drogi w Polsce mamy budować tam, gdzie naszym zdaniem one są najbardziej potrzebne. Budujemy je także z Krajowego Funduszu Drogowego, z polskiego budżetu. To nie jest tak, że wszystko jest budowane tylko ze środków europejskich, bo gdyby tak było, to można by jeszcze zrozumieć właśnie ten aspekt, że wszystko nam ma podyktować urzędnik KE.

Prosiłbym więc o to, żeby MI i GDDKiA wzięły te czynniki pod uwagę. Jeżeli bowiem tak będziemy na to patrzeć, jak to usłyszeliśmy, to możemy mieć – i mamy – poważne obawy, że w perspektywie do 2030 r., a w nawiasie 2033 r., bo taki jest zakres czasowy budowy dróg ekspresowych przyjętej przez rząd, że żadna z tych dróg nie powstanie.

W ogóle mam pytanie, które nie jest pewnie pytaniem do pani, ale pytaniem, które wszyscy, zwłaszcza jako parlamentarzyści, powinniśmy rozważyć. Co w ogóle stoi tutaj na przeszkodzie? Jakie fatum wisi nad tą częścią Polski, że ciągle są z tym problemy? Jeden problem był w 2007 r., drugi powstał w 2016 r., trzeci powstaje teraz. Komu na tym zależy, żeby północno-wschodnia część naszego województwa podlaskiego i kraju została wyłączona z układu komunikacyjnego, żeby była pozbawiona i szans rozwojowych, i właśnie sieci nowoczesnych dróg? Do tego jeszcze dochodzi aspekt militarny. Jeszcze raz to powtórzę.

Kiedyś osobiście Mateusz Morawiecki, prezes Rady Ministrów, premier rządu Prawa i Sprawiedliwości, jak i prezes PiS Jarosław Kaczyński włączyli się w tę sprawę na wniośki parlamentarzystów, samorządowców, przedsiębiorców, obywateli, którzy kierowali podpisy... Panie pośle przewodniczący, przypominam też nasze wystąpienia jako Podlaskiego Zespołu Parlamentarnego, którym wtedy kierowałem, a pan także to popierał. Popierali to praktycznie wszyscy członkowie naszego zespołu. No może prawie wszyscy, co trzeba uczciwie powiedzieć, ale większość w każdym razie. Te decyzje zostały

podjęte właśnie także pod wpływem tego, co się dzieje na wschodzie, bo to jakby dodatkowy czynnik, nie jedyny, ale ważny, ten militarny, strategiczny. Mówię oczywiście o odcinku do Raczek z Białegostoku. Przecież ma to być droga, która jest najkrótszym połączeniem z krajów Sojuszu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej przez Polskę do krajów bałtyckich jako krajów NATO i UE. To ma ogromne znaczenie.

Można tu postawić pytanie. Jak to jest, że się buduje dzisiaj drogę ekspresową od granicy z Białorusią, od strony Sokółki? Nie kwestionuję strategicznie w ogóle żadnego odcinka drogi. Komu to dzisiaj ma służyć? Czołgom rosyjskim czy białoruskim? A nie chce się zbudować tej drogi, która będzie miała bardzo istotne znaczenie strategiczne dla ewentualnego przerzutu wojsk i sprzętu wojskowego, oczywiście poza cywilnymi funkcjami komunikacyjnymi, jeżeli chodzi o kraje bałtyckie jako kraje NATO i UE.

I ostatnia sprawa, bo nie chcę zająć za dużo czasu. Pani dyrektor, ale nie jest prawdą to, co pani powiedziała, a przynajmniej, jeśli to jest prawda, to tylko częściowa, że ruch tranzytowy przejmie czy już prawie przejęła droga S61 via Baltica. Ona oczywiście przejmuje część tego ruchu, ale pamiętajmy, że po drodze jest największe miasto w regionie, Białystok i cała aglomeracja białostocka. Jest i kierunek południowy, czyli trasa przyszłej via Carpatia. Tam też się odbywa ruch tranzytowy i to wcale nie taki mały. Nie będzie się objeżdżać nie wiadomo jakiej trasy, nie będzie się nakładać kilometrów, tylko będzie się kierować po prostu najkrótszą drogą właśnie przez Białystok czy wokół Białegostoku do Raczek, obwodnicą Suwałk do Budziska, do granicy z Litwą. Proszę wziąć to pod uwagę. Mam mapki. Jeśli pani dyrektor chce, mogę je pokazać, ale chyba pani je też ma. Widać, jakie jest natężenie ruchu. Mam to wszystko rozrysowane, jakie jest natężenie ruchu na tej trasie wobec innych tras. To jest jedna z najbardziej obciążonych tras, jeżeli chodzi o ruch tranzytowy, ciężarowy i osobowy w Polsce, właśnie do granicy w Budzisku. Zestaw mapek można po prostu pokazać, gdyby ktoś chciał to zobaczyć. Widzę, że panowie też to mają.

Naprawdę może kolejne wystąpienia przybliżą tę sprawę, ale aż nadto oczywiste jest pytanie wobec tych mapek i argumentów. Jeszcze raz. Komu przeszkadza realizacja tych inwestycji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu pana ministra Stefana Krajewskiego.

Posel Stefan Krajewski (PSL-TD) – spoza składu podkomisji:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, nie może być tak, że kwestie środowiskowe zablokują kluczowe dla regionu inwestycje, kluczowe drogi. Rozumiem to wszystko, natomiast buduje się w wielu obszarach Polski, buduje się w różnych miejscach i udało się znaleźć rozwiązanie, a tutaj tego rozwiązania brakuje.

To jest niezwykle ważne, żeby te drogi powstały, bo bezpieczeństwo mieszkańców i podróżujących jest najważniejsze, życie i zdrowie ludzi. Wiemy, do ilu zdarzeń dochodziło w ostatnim czasie na tych drogach. Zarówno S8, jak i S16 muszą powstać. To nie jest tak, że KE się nie zgodzi, bo chociaż europejski „Zielony Ład” pokazał, że to, o czym chwilę wcześniej urzędnicy mówili, że się nie da zmienić... Udało się kilka kluczowych rzeczy zmienić i była na to zgoda.

Tylko tutaj jest też moje pytanie, bo przecież zmieniło się kierownictwo resortu, zmienili się ministrowie, ale w większości urzędnicy i dyrektorzy departamentów są ci sami cały czas, więc nie ma tutaj jakiegoś nowego otwarcia i mówienia, że coś się zmienia.

Tu się zgodzę z panem posłem Zielińskim, że są różne formy finansowania. Aspekty środowiskowe trzeba uznać i zrobić takie rozwiązania inżynierskie, żeby nie kolidowało to ze środowiskiem, ale te drogi muszą powstać. Nie ma tutaj miejsca na żadną dyskusję i opowiadanie rzeczy, że kończymy via Baltica i już nie ma problemu. To jest skomunikowanie stolicy województwa Białegostoku z Suwałkami, ważnym miastem i subregionem. To jest też skomunikowanie S16 z portami. Są to rzeczy niezwykle ważne, istotne. Nie możemy dzisiaj dopuścić do tego, że ktoś będzie zaczynał od nowa dyskusję, która trwa wiele lat. Wszystkie te kwestie powinny być już rozwiązane, załatwione. Dzisiaj powinniśmy rozmawiać, jakie jest tempo budowy tej drogi, a nie znowu wracać do tego,

co było na początku w latach 2000., na początku lat, kiedy ta dyskusja się odbywała. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne głosy ze strony parlamentarzystów? Pan poseł Niedźwiedzki, proszę bardzo.

Poseł Jacek Niedźwiedzki (KO) – spoza składu podkomisji:

Wiele mądrych słów było tu wypowiedzianych. W większości, bo w 99%, z panem Zielińskim nigdy się nie zgadzam, ale tu idziemy razem w tym samym kierunku. Czekamy na tę drogę, na której zginęło już kilkaset osób. Droga pełna tirów. Droga ważna, bo najkrótsza trasa z Białegostoku do granicy państwa. Stoimy w miejscu. Pani dyrektor mówi tutaj, że trzeba coś robić. W czasie tej kadencji już były napisane dwie interpelacje w tej sprawie. Były wypowiedzi na mównicy poselskiej. A tu słyszymy, że stoimy w miejscu, że są kłopoty, są problemy. Oczekujemy działania w tej sprawie i budowy tej drogi. Nie wiem, czy uwarunkowania środowiskowe są potrzebne. To już do państwa należy, żeby to robić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Rafał Kasprzyk.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, jesteśmy na obradach podkomisji, w której, co do założenia, możemy się zgodzić, że zależy nam na tym, żeby budować drogi i koleje. W szczególności to posiedzenie podkomisji dotyczy dróg. Te drogi, o których dzisiaj mówimy, również powinny powstać.

Natomiast odpowiadam koledze zadającemu pytanie wcześniej, jak i państwu może, czy środowiskowe uwarunkowania, czy krzywizna, profile, niwelety, drogi... Wszystkie one muszą być ustalane przez przepisy. Nie możemy ponad tymi przepisami przepychać rozwiązań, które są niezgodne z danymi wyjściowymi do projektowania. Dziwię się więc troszeczkę temu pytaniu, dlatego że ministrem infrastruktury, który powinien to prowadzić, jest właśnie pana kolega z partii. Może więc w ten sposób szybko można się zorientować, jakie procedury powinny być dochowane. Natomiast wszystko jest do rozwiązania. Zgadzam się także z tym, że drogi powinny powstawać. One powinny powstawać w zgodzie z danymi projektowymi i z decyzjami środowiskowymi. To się da zrobić bez uszczerbku dla społeczeństwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze poseł Bartosz Zawieja. Proszę bardzo.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Od kilku miesięcy mniej więcej wszędzie jest ten sam problem, jeżeli chodzi o aspekt decyzji środowiskowych przy odblokowaniu środków z „Krajowego Planu Odbudowy” (KPO), a więc ponad 600 mld zł. Jeśli idzie o wszystkie urzędy, wszystkie regionalne dyrekcje ochrony środowiska (RDOŚ), wszystkie organy wydające te decyzje, to przy takiej liczbie inwestycji, które na logikę powinny nastąpić, można powiedzieć, że w tej chwili mamy węzeł gordyjski. Polega on na tym, że brakuje wykwalifikowanych kadr, które mogłyby te postępowania bardzo szybko i merytorycznie przeprowadzić. Oczywiście wpływ na to ma również ten aspekt, że przez prawie dwa i pół roku tych środków z KPO nie było. Z wiadomych powodów nie mieliśmy możliwości z nich korzystać. A to, co jest jeszcze bardziej niepokojące, to jest to, że te środki musimy w przeciągu najbliższych dwóch lat do połowy 2026 r., jak gdyby też wykorzystać.

Zastanawiam się, bo z tego, co pamiętam, w rozporządzeniach czy w dokumentacji przy wydawaniu ewentualnych decyzji środowiskowych tryb uwzględnienia aspektu obronności kraju... Doskonale wiemy, że od dwóch lat po napaści, jak wiadomo, Rosji na Ukrainę jest to jak najbardziej znane.

Jak koleżanka Alicja Łepkowska-Gołaś tutaj przedłożyła, aspekt wydanej decyzji środowiskowej na dwóch odcinkach jest rozpatrywany w dwóch oddzielnych

postępowaniach. Uważam, że to jest chyba pójście troszkę na skróty, aby brnąć w wydaniu tej decyzji.

Czyli z jednej strony środki są dostępne, a pamiętajmy, że tu jeszcze jest aspekt Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Podlasie w sieci TINA biegnie jako transeuropejski korytarz transportowy w stronę krajów bałtyckich. Są środki z KPO. Są jeszcze środki z Programu „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021–2027” (FENIKS), którego protoplastą jest Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” (POIiŚ). Zastanawiam się, czy może ewentualnie, jeżeli chodzi o aspekt GDDKiA i wszystkich decyzji wydawanych w kraju co do dróg krajowych, tak jak powiedziałem na wstępie, aspekt dotyczy ograniczonej liczby osób, które mają doświadczenie, aby przeprowadzać tę całą procedurę. A pamiętajmy, jeśli chodzi o ilość środków, które są następne w najbliższych latach z tych wszystkich źródeł, które nadmieniałem, że są bardzo, bardzo liczne.

Czy te inwestycje można by robić w trybie „Projektuj i buduj”? Bo tak zrozumiałem, że te przetargi są ogłaszane. Czy aspekt obronności kraju nie mógłby wpłynąć na to, aby te procedury przyspieszyć i w jakiś sposób ograniczyć? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Także mam krótkie pytanie, bo większość tematów została już poruszona przez państwa posłów, ale pani dyrektor mówiła o analizie eksperckiej, która jest tworzona. Jaki jest jej harmonogram? Kiedy ona zostanie stworzona? Tego nie udało nam się usłyszeć.

Z drugiej strony chciałbym nawiązać do tych słów, że cały ruch na Litwę pójdzie przez drogę S61. Tutaj się zgadzam z panem posłem Zielińskim, że oczywiście to jest nieprawda, bo droga S61 już jest praktycznie na ukończeniu, więc gdyby ten ruch miał nią iść, to już by poszedł przez tę drogę. Zapraszam więc naprawdę MI do odwiedzenia drogi Białystok – Raczek i oceny, czy rzeczywiście ten cały ruch idzie przez S61. Natężenie może delikatnie się zmniejszyło, ale co do zasady gołym okiem nie da się tego zauważyć, bo ten ruch jest naprawdę ogromny, a to też za przyczyną tego, że wiele ciężarowych samochodów jedzie przez Białystok, bo tam ma rozładunki i załadunki. To primo. A secundo jest tak, że wiele samochodów jedzie właśnie z Lublina, z Rzeszowa itd. przez drogę S19. Tutaj więc ten argument drogi S61 jest zupełnie nietrafiony. Droga S61 służy do trochę innych celów. Droga S8 między Białymstokiem a węzłem Raczek będzie nadal bardzo potrzebna. Wszystkie badania i analizy to pokazują.

Pani dyrektor, mam jeszcze tylko takie pytanie techniczne. Czy chciałaby pani się odnieść do pierwszego etapu pytań, czy oddamy teraz głos samorządowcom i stronie społecznej, a dopiero później pani się odniesie?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

My się dostosujemy oczywiście do decyzji. Możemy teraz, możemy potem, w zależności od...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

To w takim razie oddam teraz głos samorządowcom. Na początku zgłaszają się pan prezydent Suwałk, pan prezydent Białegostoku i pan burmistrz Augustowa. Proszę bardzo, panie prezydencie.

Prezydent Suwałk Czesław Renkiewicz:

Szanowni państwo, chcemy po Polsce i po Europie jeździć w miarę prostymi drogami. Jeżeli mówimy tutaj o połączeniu drogi ekspresowej via Baltica z via Carpatia, bo nie będę operował tutaj fachowym nazewnictwem, to co my tutaj proponujemy? Jeżeli zależy nam na środowisku, to dlaczego jest nam proponowany wariant połączenia tych dróg trasą dłuższą o 40 km, abstrahując od tego, że suwalczenie czy augustowianie do Białegostoku, stolicy regionu, będą musieli jechać 40 km dłużej, gdy będą chcieli jechać ekspresówką? Czy ktoś policzył tutaj koszty środowiskowe, ekonomiczne i społeczne dłuższej o 40 km trasy ekspresowej północ-południe Europy, bo via Carpatia ma mieć przecież taki charakter? To jest pierwsza rzecz.

Druga sprawa. Brałem udział w debacie dotyczącej prezentacji studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STES). Było ono opracowane ponad dwa lata temu. Najpierw były rozwiązania trójwariantowe, później był dołożony czwarty wariant po dzisiejszej drodze krajowej nr 8, czyli Białystok – Raczki czy Augustów – Suwałki. Mam tu odpowiedź GDDKiA. Ten wariant czwarty jest najlepszy. Z analizy wynika, że uzyskał najlepszą ocenę. Co się stało, że gdzieś to zostało – nie wiem – włożone do szuflady? Nie widzimy tego, a teraz mówimy o analizie eksperckiej. Tak jak pan przewodniczący słusznie zauważył, nie wiadomo, czy jej opracowanie już zostało zlecone i kiedy będzie wykonana. Mówimy o SOOŚ. Tu też jest pytanie. Jaki jest harmonogram przygotowania tego dokumentu? No ale moje pierwsze pytanie sprowadza się do tego, dlaczego te analizy i STES, które zostały wówczas wykonane, a wskazywały na ten najlepszy wariant, gdzieś zniknęły z horyzontu i z pola widzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie prezydencie. Proszę o zabranie głosu pana Tomasza Klima, zastępcę prezydenta miasta Białegostoku.

Zastępca prezydenta Białegostoku Tomasz Klim:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o drogę Białystok – Raczki, Białystok jest stolicą województwa, w związku z czym potrzebuje szybkiego połączenia z Suwałkami. Ta sprawa ciągnie się już bardzo długo i myślę, że na analizy eksperckie już był czas. W tym momencie ta droga tak naprawdę powinna być gotowa i to w wariantcie dwa plus dwa, czyli dwa pasy w obie strony. Myślę, że tyle komentarza wystarczy w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu burmistrza miasta Augustowa pana Mirosława Karolczuka.

Burmistrz Augustowa Mirosław Karolczuk:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przede wszystkim, biorąc już za dobrą monetę to, co powiedziała pani dyrektor, chociaż niechętnie, mam konkretne pytanie, jeśli chodzi o analizę. Czy ona została już zlecona? Czy została wyłoniona firma, która ją wykonuje? Czy będzie to dopiero zrobione? Ewentualnie, jeżeli umowa o wykonanie tej analizy została podpisana, chciałbym znać termin jej wykonania.

I pytanie doprecyzowujące. W odpowiedziach z 29 kwietnia br., które burmistrz Augustowa otrzymał z GDDKiA, jest odpowiedź, że ta analiza będzie z elementami SOOŚ. Teraz moje pytanie jest takie. Czy to będzie sama analiza, z której wyjdzie, którędy mają być drogi w województwie podlaskim i dopiero dla wytypowanych będzie zrobiona SOOŚ, czy też ta analiza będzie zawierała elementy SOOŚ i dopiero wtedy zapadną jakieś decyzje? Swoją drogą uważam, że to zmarnowany czas.

Pytanie numer dwa. W polskim prawodawstwie jakiś czas temu zmienione zostały przepisy, które mówią, że jeżeli droga ma znaczenie strategiczne, to nie trzeba wykonywać SOOŚ. Taki wariant dla ósemki na odcinku Białystok – Augustów – węzeł Raczki był rozważany całkiem niedawno. Wiadomo, jaka jest sytuacja geopolityczna w naszej części Polski. Jest taka a nie inna. Droga, która ułatwiałaby ewentualne działania – nie ma co mówić – wojenne czy też obronne, jest nam bardzo potrzebna. Czy w związku z tym ten wariant jest przez MI rozważany? Nie wiem, kto miałby wpisać tę drogę do dróg o znaczeniu strategicznym i czy to na pewno spodoba się KE, ale chciałbym to wiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie burmistrzu. Pan poseł Zieliński chciałby zabrać głos ad vocem. Proszę bardzo, ale proszę króciutko.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Przepraszam. Panie przewodniczący, muszę wyjść na ważne posiedzenie komisji. Nie wiem, czy zdążę wrócić i jak długo będą państwo obradować, ale jeszcze przed wyjściem, gdybym nie zdążył, jedną kwestię chciałbym mocno zaakcentować, nawiązując do wypowiedzi pana prezydenta Suwałk Czesława Renkiewicza.

Pani dyrektor, za STEŚ zapłacono. Budżet państwa zapłacił. To jest fachowa ekspertyza przygotowana przez zespół ekspertów, a pani o tym jakby nie chce rozmawiać, tylko mówi, że będziecie teraz znowu zlecać to jakimś ekspertom. No to co, tamto jest nieważne? Od nowa wszystko? Kto to unieważnił i dlaczego? Przecież to jest, trzeba na tym się oprzeć i iść dalej. Tutaj naprawdę bardzo bym prosił o precyzyjną odpowiedź na pytanie. Ono jest jednym z kluczowych pytań, bo my się kręcimy w miejscu. W tej sprawie, choćby właśnie w tym aspekcie, widać po prostu złą wolę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz chciałbym oddać głos panu prezesowi Witoldowi Karczewskiemu.

Wiceprezes Krajowej Izby Gospodarczej Witold Karczewski:

Panie przewodniczący, szanowni panie i panowie posłowie, pamiętamy, jakie były trudności we wpisaniu ósemki do sieci krajowych dróg ekspresowych. Wszystko było robione, żeby tego nie było. Oparło się to o najwyższe czynniki. Prezes, prezes Rady Ministrów i obstrukcyjne działania ministra infrastruktury. Trzeba o tym prawdę mówić.

Wróćmy jeszcze jednym zdaniem do tego, jak droga nr 19 została zakreślona do Ełku, jak droga nr 61 miała iść przez Raczki, a zakreślona została do Ełku. Cemu tak ministerstwo i czynniki z tym związane karzą to województwo? Jesteśmy w specyficznej sytuacji. Mamy dramat na granicy. Mamy strefę wokół granicy.

Teraz wszystko się robi. Ludzie złej woli nadal opowiadają nie powiem co, że tego nie można zrobić. Po co nas oszukujecie? Pani poseł Gołaś powiedziała o drodze Krynice – Knyszyn, że można było podjąć decyzję „Projektuj i buduj” na tej samej decyzji środowiskowej. A tu nie można było? Po co oszukiwać? Po co oszukiwać posłów? Panie i panowie posłowie, macie ostatnią szansę. Jeżeli jej nie wykorzystacie i ta droga nie zostanie zbudowana, społeczeństwo Podlasia wam tego nie wybaczy. Mamy wyniki wyborów do Parlamentu Europejskiego. Na to, że nic nie robi się w tej sprawie, żeby te drogi powstały, jest odpowiedź społeczeństwa. W związku z tym mówi się, że KE nam przeszkadza. Jeśli chodzi o Krynice – Knyszyn, decyzja została podjęta we wrześniu 2023 r. Nikomu to nie przeszkadzało. Wszyscy byli zadowoleni. Powiedzmy sobie prawdę. Nadal jest wola wybudowania pierwszej drogi do Ełku, a nie tej drogi. Dopóki ludzie złej woli w tym temacie będą mieli wpływ, tak nadal będzie. Nie ma tu chyba posła Krajewskiego. Poszedł, ale ja mu to przekażę. Trzeba podjąć drastyczne decyzje, bo nic z tego nie będzie. Ile można męczyć ludzi w sprawie ósemki? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Teraz oddam głos panu Tadeuszowi Topczewskiemu.

Członek Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Tadeusz Topczewski:

Proszę państwa, jestem jedynym, który zna całą historię od podszewki. W 2006 r. byłem w Łańcucie na podpisaniu właśnie tej umowy pomiędzy... Cztery państwa a jedna droga. Wtedy jednoznacznie został ustalony kierunek przebiegu trasy. Dlatego ta dyskusja i to, co pani dyrektor tu opowiada, że trzeba teraz na ten jeden malutki odcinek via Carpatia robić studia, badania... Proszę państwa, na tej konferencji ustalono przebieg. Mówię o Polsce. Rzeszów – Lublin – Białystok – Kowno. Koniec i kropka. Jakaś próba ominięcia tego odcinka Białystok – Augustów jest absurdem.

Mam mapy. Mogę je państwu puścić. Tak wygląda ta konkretna mapa, którą pani forsuje i departament wasz... Przez Ełk 40 km dalej. Nigdy nikt nie pojedzie tą drogą. Chciałem jeszcze powiedzieć, że badania ruchu co pięć lat wykazują, że ruch na drodze Białystok – Ełk jest pięć razy mniejszy w przypadku ruchu ciężkiego od drogi Białystok – Augustów. Przez Augustów przejeżdżają do tej pory około 2 mln tirów. Nie mówię o osobowych rocznie. Koszmar, jaki przeżywają ludzie na tej trasie, jest niewyobrażalny. Były próby blokady w Suchowoli i w Sztabinie. Nic to nie dało. Teraz ludzie zrezygnowali.

Całe nieszczęście polega na tym, że pan minister Adamczyk w 2016 r. wymyślił właśnie drogę przez Ełk. To jest całe nieporozumienie. Komisja Europejska dopatrzyła się, że chcemy budować dwie ekspresowe drogi równoległe w odległości 50 km. Powiedzieli: „Nie”. Jest to wina panów Adamczyka, Szmita, Gwiazdowskiego i innych. Grupka ludzi,

która się zaparła. Mało tego, nawet jeżeli dzisiaj nie ma pana ministra Adamczyka, to jego duch panuje w resorcie. Departament w tym składzie nie dopuści do wybudowania drogi przez Augustów, o czym jestem przekonany. Z panem Waszkiewiczem nieraz rozmawialiśmy i on mi wytłumaczył, że to, że zapisany jest przebieg Rzeszów – Lublin – Białystok – Kowno, a dlaczego ma nie przebiegać przez Ełk... Jeżeli więc jest takie rozumowanie, to zanim ten pan dyrektor będzie, my tej drogi nie wybudujemy. Jestem przekonany.

Wymyślanie raportów, wszystkiego. Mam tutaj mapkę. Mogę państwu puścić. Cała via Carpatia. Jest ustalony przebieg, a mamy problem z tym odcinkiem. To jest w ogóle totalna bzdura, nieporozumienie. Znam wszystkie drogi. Jeżeli w ogóle kiedykolwiek zostanie wybudowana droga ekspresowa z Białegostoku do Augustowa, to tylko przez Sztabin. Nie ma innej możliwości. Park Biebrzański. Nie radzę próbować przejść przez Osowiec, bo Osowiec w stosunku do słynnej Rospudy to jest małe piwo. To jest rzecz w ogóle niewyobrażalna. Ekolodzy po cichu mówią: „Przez Sztabin budujcie. Przez Osowiec nie damy. Będzie awantura na cały świat”. To jest potrzeba.

Mam propozycję. To, o czym tutaj pan mówił. Skorzystać albo poprosić marszałka Sejmu, jeżeli nie przeszła jeszcze ta ustawa o drogach obronnych. Nie wyobrażam sobie, że droga Białystok – Augustów jest drogą nieobronną. Jest to droga, która odcina Białoruś. Jest to trasa ekspresowa wygradzona. Może być kontrolowana przez Policję. W tym układzie moja propozycja idzie dalej. Uznać to za drogę obronną. Można to robić bez przetargu. Rozszerzyć kontrakt dla Budimexu, który buduje już jedną jezdnię ekspresową na tych trzech obwodnicach. Byłaby to najszybsza droga. Myślę, że byłaby w ciągu 3–4 lat. W innym układzie to jest 10 lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Poproszę o zabranie głosu pana Jarosława Antychowicza, prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Białymstoku.

Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Białymstoku Jarosław Antychowicz:

Dzień dobry państwu. Dziękuję za zaproszenie na spotkanie, na tę grupę roboczą. Przyznam, że z uwagą przysłuchiwałem się państwa głosom i jedna myśl przyszła mi do głowy. Mam też jedno pytanie. Co trzeba zrobić, żeby zebrać w jednym ministerstwie tak wiele nieprzychylnych osób, do których słuszna argumentacja w ogóle nie trafia? Jak bardzo można się upierać przy pomysłach, które są zupełnie irracjonalne? Co trzeba zrobić, żeby tak państwa zmotywować do tej decyzji, bo minister już się zmienił i bardzo żałuję, że go nie ma, a państwo ciągle trwają przy tym, że droga naokoło jest lepsza dla mieszkańców Podlasia i dla podlaskiego biznesu aniżeli droga prosta?

Tu przecież nie trzeba być ekspertem, specjalistą, żeby zobaczyć na mapie, jakie są obciążenia dróg. Każdy normalny człowiek z podstawowym wykształceniem zacząłby budowę od S8, a państwo wzywają ekspertów do tego, żeby w jakikolwiek sposób mogli obronić waszą decyzję. Przypomina mi się tylko i wyłącznie komisja zebrana przez pana posła Macierewicza, który też potrzebował ekspertów z całego świata, żeby udowodnić, że samolot się rozpadł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos? Nie słyszę.

W związku z tym przekazuję głos pani dyrektor. Proszę bardzo, pani Agnieszka Krupa.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo. Może zacznę przekazywanie informacji od takich najbardziej drastycznych postulatów, które tutaj padały.

W pierwszej kolejności na pewno muszę wskazać, że MI zawsze swoje działania będzie opierało na przestrzeganiu przepisów prawa. W związku z tym postulat, żeby realizować wielomiliardowe inwestycje bez procedur przetargowych, jest dla nas postulatem zdecydowanie niedopuszczalnym i korupcyjnym. Nie będziemy takich mechanizmów stosować. Jasno zostało określone we wszystkich politykach zakupowych i w Prawie zamówień publicznych, w jaki sposób można realizować zamówienia publiczne.

Jeżeli tutaj padają postulaty, że ktoś nie zna ustawy o drogach obronnych, to oczywiście proszę sobie ją dokładnie przeczytać. Mogę państwu zacytować art. 103a, w jaki sposób i jakie warunki trzeba spełnić, żeby dana inwestycja miała charakter strategiczny, ponieważ o tym państwo tutaj wielokrotnie powtarzali. Ta ustawa oczywiście została uchwalona. Natomiast jeżeli chodzi o zgodność przepisów tej ustawy z dyrektywami europejskimi, to ta zgodność nigdy nie została potwierdzona.

Odkładając już jednak na bok to, że nie rozmawiamy o zgodności polskich przepisów z normami europejskimi, to w tej ustawie w art. 103a jest wyraźnie wskazane, że aby inwestycja została uznana za strategiczną, musi spełnić szereg warunków. Jednym z tych warunków jest brak rozwiązań alternatywnych dla inwestycji w przypadku, kiedy ona może oddziaływać na obszar Natura 2000. Niestety, w zakresie zarówno drogi ekspresowej S8, jak i drogi ekspresowej S16, na tym odcinku inwestycje oddziałują na obszar Natura 2000. W związku z tym, jeżeli państwo są w stanie udowodnić, że nie ma rozwiązań alternatywnych dla tych dwóch ciągów komunikacyjnych, to my jesteśmy otwarci na rozmowy i przyjęcie takiej analizy, która będzie podstawą do uznania tych inwestycji za inwestycje strategiczne. Znamy niestety te przepisy i zawsze staramy się je stosować, czy stosujemy przepisy w praktyce, w związku z czym, jeżeli przepis nam mówi, że obszar Natura 2000 jest obszarem szczególnie chronionym, to nie możemy zamykać oczu na ten przepis i realizować inwestycji w inny sposób.

Padło tutaj stwierdzenie, że MI upiera się, żeby nie budować drogi ekspresowej S8, a budować S16. Nie wiem, z jakiej części działalności resortu infrastruktury takie stwierdzenie zostało wysnute, bo oczywiście ono nie ma potwierdzenia w faktach. To, co do tej pory – również dzisiaj – państwu wskazałam. Analiza ma objąć obydwa korytarze. Ministerstwo Infrastruktury nie upiera się przy budowie drogi ekspresowej S16 kosztem drogi ekspresowej S8. Należy ustalić, w jaki sposób układ dróg ekspresowych w województwie podlaskim będzie przebiegał. Nie będziemy na pewno arbitralnie podejmować decyzji, że jedna droga jest lepsza od drugiej. Droga musi wynikać z zapotrzebowania i konkretnych argumentów merytorycznych.

Jeżeli chodzi o poruszone tutaj kwestie natężenia ruchu, to opieramy się na generalnych pomiarach ruchu (GPR), które były do tej pory wykonywane. Ostatni GPR był w 2020 r. z rozszerzeniem na 2021 r. ze względu na pandemię. Kolejny będziemy mieli w przyszłym roku. Myślę, że ten kolejny będzie bardzo interesujący z tego względu, że nasz układ dróg szybkiego ruchu coraz bardziej się napełnia i będziemy już widzieli takie racjonalne decyzje podejmowane przez społeczeństwo i przewoźników. Biorąc jednak pod uwagę historyczny ruch, który wyniknął z ostatniego GPR, mamy natężenie ponad 7,1 tys. na ciągu ósemki, czyli drogi krajowej nr 8, jak i 6,4 tys. na ciągu drogi nr 65. To jest całkowity ruch. Jeżeli chodzi o prognozy, bo oczywiście drugą rzeczą, na podstawie której podejmowane są decyzje w zakresie konkretnych już przekrojów, są natężenia przyszłe, które wynikają z modelu ruchu. W Centrum Unijnych Projektów Transportowych, również jako jeden z wymogów kształtowania polityki transportowej państwa, został opracowany krajowy model ruchu. Z tego modelu wynika, że np. w 2050 r. ruch na ciągu drogi nr 8 będzie wynosił niespełna 7,8 tys., więc de facto będzie zbliżony do tego ruchu, który został zanotowany w 2020 r., ale weryfikacja tego nastąpi oczywiście już 2025 r.

Prezydent Suwałk Czesław Renkiewicz:

Przepraszam. Jeśli można podać ruch tranzytowy, bo tu generalnie chodzi o ruch...

Członek SITK RP Tadeusz Topczewski:

Ale proszę powiedzieć, ile jedzie samochodów ciężarowych. Ciężkich, nie osobowych. Proszę powiedzieć.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Szanowni państwo, za chwilę jeszcze oddam państwu głos.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Tak?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Prosiłbym o nieprzeszkadzanie. Za chwilę oddam jeszcze raz głos.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Dane, które zostały państwu przedstawione, wynikają z formalnych dokumentów. Można je sprawdzić na stronach internetowych. W związku z tym nie ma tu żadnej manipulacji. Za chwilę jeszcze państwu przytoczymy ruch ciężki. Natomiast jeszcze w zakresie ruchu warto wspomnieć, że średnia, która została zanotowana na sieci dróg krajowych w 2020 r., wynosi grubo ponad 10 tys., więc zarówno jeden, jak i drugi ciąg, czyli ciągi obecnych dróg krajowych nr 8 i nr 65, notują ruch zdecydowanie poniżej średniej, która w Polsce została w ostatnim GPR zanotowana. Tyle, jeżeli chodzi o ruch.

Inwestycje strategiczne omówiłam.

Jeżeli chodzi o STEŚ, została tutaj również podniesiona kwestia STEŚ, które było prowadzone dla drogi ekspresowej nr 6. Przepraszam, nr 16. Ostatnio omawialiśmy kazus drogi ekspresowej nr 6 i zostało mi to w pamięci. Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe było zlecane w poprzednich latach w sytuacji, kiedy nie była planowana droga ekspresowa nr 8.

Bazując na rozporządzeniu Rady Ministrów z 2009 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w którym to rozporządzeniu drogi ekspresowej nr 8 nie było, w związku z tym STEŚ, które zostało zlecone, było zlecane przez generalną dyрекcję na drogę ekspresową nr 16. Początkowo w tym STEŚ były analizowane trzy warianty, które były zbliżone do ciągu drogi krajowej nr 65. Następnie decyzją oddziału został dodany jeszcze jeden wariant alternatywny, który był zbliżony do obecnej drogi krajowej nr 8. Prace na kolejnych etapach dotyczyły już czterech korytarzy, ale oczywiście założeniem była budowa jednej drogi ekspresowej. Niestety w międzyczasie został zmieniony program. Rada Ministrów zmieniła program budowy dróg i wskazała, że w tym rejonie mają zostać zrealizowane dwie drogi ekspresowe. W związku z tym ta analiza, która była w trakcie opracowania przez generalną dyрекcję, niestety nie mogła stanowić podstawy do wyboru żadnego wariantu, ponieważ Rada Ministrów zakwestionowała plany budowy jednej drogi w tamtym rejonie. Jeżeli decyzji Rady Ministrów o budowie dwóch dróg ekspresowych by nie było, STEŚ mogłoby zostać zakończone i wybrane. Niestety tak wyglądają kwestie formalne, które są definiowane przez przepisy prawa, więc generalna dyрекcja innej decyzji podjąć nie mogła przy takiej decyzji Rady Ministrów. Absolutnie więc tutaj nie można zarzucić GDDKiA złej woli w prowadzeniu procesu przygotowawczego.

My absolutnie nie kwestionujemy faktu, że sieć dróg szybkiego ruchu czy modernizacja istniejących dróg krajowych w Polsce są potrzebne, bo oczywiście są potrzebne. Nie mamy nawet zbudowanej podstawowej sieci, która jest wskazana w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Jesteśmy tak naprawdę na półmetku budowy tej sieci. Jeszcze wiele lat przed nami i wiele miliardów, których na tę sieć potrzebujemy. Jeżeli jednak chcemy w miarę szybko tę sieć zbudować, to potrzebujemy również środków zewnętrznych. Samymi środkami krajowymi tej sieci w szybkim tempie nie zbudujemy. Jeżeli zamkniemy sobie drogę wykorzystania środków unijnych, jednocześnie zamykamy sobie drogę wykorzystania środków kredytowych z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, a to jest nasze podstawowe źródło, które finansuje nam budowę dróg, oprócz środków unijnych. Środków krajowych na skalę 300 mld nie zdobędziemy w tak krótkim okresie. W związku z tym potrzebujemy środków zewnętrznych, środków unijnych i środków kredytowych z EBI, a środków tych nie dostaniemy, jeżeli nie będziemy przestrzegać przepisów unijnych.

Kwestia blokady dróg, jeżeli chodzi np. o Sztabin czy Suchowolę, została rozwiązana, ponieważ oprócz programu budowy dróg krajowych, jak państwo doskonale wiedz, mamy również program budowy stu obwodnic. W tym oto programie mamy wpisane obwodnice właśnie tych miejscowości. W ciągu drogi krajowej nr 8 są obecnie realizowane potrzeby najpilniejsze dla społeczeństwa, czyli budujemy obwodnice Sztabina, Suchowoli oraz Białobrzegów. Te obwodnice są budowane w standardzie jednojezdniowym. Jeżeli z analiz ruchu, które będą oczywiście systematycznie prowadzone, będzie wynikała potrzeba budowy drogi w innym standardzie, to nie ma tutaj żadnych

technicznych przeciwwskazań, żeby drugą jezdnię do tych obecnie budowanych obwodnic dobudować.

Jak państwo też doskonale wiedzą, dla ciągu drogi krajowej nr 8 została uzyskana decyzja środowiskowa, która jest decyzją ostateczną, na ciąg klasy GP w maksymalnym standardzie dwa plus jeden. Ta droga nigdy nie posiadała ważnej decyzji środowiskowej na drogę klasy dwujezdniowej. Decyzja o budowie tych obwodnic jako dróg jednojezdniowych, która została podjęta, de facto jest decyzją, która nie blokuje dalszej rozbudowy tych dróg. W sytuacji, kiedy te obwodnice zostałyby zbudowane zgodnie z ostateczną decyzją środowiskową dla tego ciągu, mielibyśmy utrudnioną rozbudowę tego ciągu, kiedy warunki ruchowe wskażą na taką potrzebę. Myślę więc, że ten fakt powinien być raczej rozpatrywany jako rozważne i przemyślane działanie, a nie blokowanie jakichś inwestycji, bo te inwestycje się toczą, tylko one muszą się toczyć zgodnie z przepisami.

Jeżeli chodzi o kwestię ogłoszonych przetargów, tutaj były wskazywane odcinki Knyszyn – Korycin czy Krynice – Knyszyn. Przepraszam. To, że wskazujemy jakieś wymogi dla personelu, to nie jest równoznaczne z tym, że taką drogę zamawiamy. Trzeba tutaj odróżnić kwestię przedmiotu zamówienia od wymogów dla personelu. W standardzie funkcjonowania GDDKiA jest to, że wymogi stawiane personelowi, jeżeli chodzi o doświadczenie, są takie, że ma on mieć doświadczenie w realizacji inwestycji tak jakby o jeden standard mniejszej niż zamawiana. Czyli jeżeli zamawiamy budowę autostrady, to wykonawca musi przedstawić doświadczenie w budowie drogi ekspresowej i tak oczywiście niżej. To, co zostało tutaj przytoczone, że wymagane jest doświadczenie przy drodze klasy GP, nie oznacza, że zamawiamy klasę GP, ponieważ o tym przesądza przedmiot zamówienia, a nie wymogi stawiane personelowi.

Faktem jest, że jeden z tych odcinków jest zamówiony czy przetarg został ogłoszony na sam projekt, a drugi na projekt i budowę. To też jest standardowe działanie, które w generalnej dyrekcji jest prowadzone. Nie wszystkie inwestycje, które prowadzi GDDKiA, są realizowane w trybie „Projektuj i buduj”. Część inwestycji realizujemy również w systemie tradycyjnym. System „Projektuj i buduj” polega na tym, że generalna dyrekcja w jednym przetargu zleca zarówno projektowanie, jak i budowanie danej drogi. A tzw. system tradycyjny polega na tym, że w pierwszej kolejności GDDKiA zleca projekt, składany jest wniosek o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID) i ponoszone są koszty wykupu nieruchomości, a dopiero na kolejnym etapie jest już zlecane zamówienie na wybudowanie danej drogi na podstawie posiadanej decyzji. To również nie jest sytuacja nadzwyczajna.

Proszę też zwrócić uwagę, że mamy negatywne doświadczenie w realizacji inwestycji, które są realizowane – powiem oględnie – w trudnym terenie. Znamy państwo historię, bo jest świeża, trzech odcinków drogi ekspresowej S19, która przebiega w okolicach Narwi. Ostatnia historia z tymi przetargami, które zostały ogłoszone i rozstrzygnięte właśnie w formule „Projektuj i buduj”. Niestety z tego powodu te umowy musiały zostać rozwiązane, ponieważ nie byliśmy w stanie przejść do fazy realizacji. To, że generalna dyrekcja dzieli fazy najpierw na zaprojektowanie, a później budowę, wynika z analiz projektu konkretnego odcinka, a nie ze złej woli. Raczej przykład S19 każe nam się zastanowić, czy tamta decyzja o realizacji zadania w formule „Projektuj i buduj” była decyzją właściwą, niż teraz zastanawianie się nad tym, czy w odniesieniu do tego odcinka akurat ta decyzja była zła. To nie jest wstrzymanie procesu inwestycyjnego. To jest kontynuowanie tego procesu, tylko nie w formule „Projektuj i buduj”.

Kwestia deklaracji łańcuckiej i stwierdzeń, że w 2006 r. na konferencji został ustalony przebieg danej drogi. Trudno mi jest to skomentować, ponieważ konferencje prasowe nie definiują nam, w jaki sposób ma przebiegać ciąg danej trasy komunikacyjnej. To, jakie są konkretnie nieruchomości czy w jakim konkretnie przebiegu daną drogę możemy zbudować, wynika z przeprowadzonego procesu przygotowawczego i z przepisów prawa, a nie z konferencji prasowej. Na konferencji prasowej...

Członek SITK RP Tadeusz Topczewski:

Nie konferencja prasowa, tylko konferencja.

Wiceprezes KIG Witold Karczewski:

Przepraszam. Co pani opowiada, pani dyrektor?

Członek SITK RP Tadeusz Topczewski:

Jaka prasowa? Mówilem, że uczestniczyłem w konferencji.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Deklaracja łańcucka, która została podpisana, wskazuje korytarz, w którym potencjalnie będzie realizowana czy jest realizowana droga, ale ta deklaracja nie jest źródłem powszechnie obowiązującego prawa. To, jak ten korytarz będzie przebiegał, musi wynikać z analiz.

Przepisy mówią wyraźnie, że przebieg drogi czy innej inwestycji, np. linii kolejowej, jest określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a nie w deklaracji podpisywanej przez dane osoby. Nie negujemy tego, że w 2006 r. była konferencja, na której został podpisany dokument nazywany deklaracją łańcucką, natomiast to nie jest źródło powszechnie obowiązującego prawa. Przebieg danej drogi musi wynikać z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i dopiero taka decyzja daje podstawę generalnej dyrekcji, żeby realizować inwestycje drogowe.

Podsumowując, absolutnie nie ma żadnej blokady w MI. Ani w GDDKiA, ani w MI nie ma złej woli. Wręcz przeciwnie, robimy wszystko, żeby jak najszybciej rozwijać sieć dróg w Polsce. Analiza, która wskaże nam czy będzie pomocna w zakończeniu dyskusji o układzie dróg w województwie podlaskim, będzie gotowa na przełomie 2024 i 2025 r. Na tej podstawie będą kontynuowane prace nad budową dróg.

Jeżeli chodzi o pytanie, czy ta analiza będzie tzw. dokumentem dwa w jednym, czy będą odrębne dokumenty, a więc najpierw analiza, potem strategiczna ocena, to chcieliśmy rzeczywiście, żeby ten dokument zawierał w sobie od razu te dwa elementy. Natomiast w trakcie konsultacji ze służbami środowiskowymi wskazały one, że nie możemy tak nadinterpretować przepisów prawa, ponieważ SOOŚ robi się do dokumentów rządowych, a nie do analiz, więc oczywiście te elementy będą musiały być rozdzielone. Nie może to być jeden dokument. Oczywiście nie przeszkadza to w zrealizowaniu tego wspólnie, ale muszą być to dwa odrębne dokumenty, ponieważ SOOŚ musi być już do programu rządowego, który będzie przyjmowany przez Radę Ministrów.

Środki unijne. Wskazywane były tutaj również źródła, które musimy szybko wykozystać, m.in. KPO, CEF czy FENIKS.

Jeżeli chodzi o KPO, to zgodnie z warunkami, które zostały narzucone, niestety z KPO nie możemy finansować żadnych dróg ekspresowych czy autostrad, więc akurat to źródło finansowania nie ma znaczenia dla budowy dróg ekspresowych. Z KPO finansujemy oczywiście obwodnice w ciągach dróg krajowych i nie mamy tutaj żadnego ryzyka, żeby te obwodnice nie zostały zrealizowane w terminie wynikającym z KPO, czyli do około połowy 2026 r.

Jeśli idzie o fundusz CEF, to dla dróg krajowych de facto nie mamy dedykowanych środków. O środki z CEF musimy walczyć w otwartych naborach, które są ogólnoeuropejskie. Oczywiście mamy sukcesy na tym polu, ale drogi, które mogą być z tego funduszu akurat w tej perspektywie finansowane, to są drogi, które bardziej wspomagają granicę z Ukrainą. Faktycznie wygraliśmy konkursy na te projekty i dostajemy finansowanie z tego funduszu, ale również oczywiście dostajemy na wspólny projekt ze Słowacją, czyli na odcinek graniczny S19. W zeszłym roku z tej umowy, która została podpisana, dostaliśmy już środki z CEF.

Jeżeli chodzi o fundusz FENIKS, w tej perspektywie mamy trochę mniej środków. Natomiast, zgodnie z rozmowami, KE wyraźnie poprosiła, żeby te ciągi z tego funduszu nie były realizowane. Z funduszu FENIKS planujemy i będziemy finansować drogi, które w tym momencie albo się już realizują, albo za chwilę będziemy ogłaszać postępowania przetargowe, więc tutaj też nie mamy żadnego ryzyka, aby te środki nie zostały wykorzystane, biorąc pod uwagę harmonogram realizacji potencjalnych dróg, o których dzisiaj rozmawiamy. Będzie to przełom kolejnej perspektywy, więc one będą przygotowywane już na następną perspektywę finansową. Ta perspektywa nie jest dla nas żadnym ryzykiem, jeżeli chodzi o wykorzystanie środków.

Jeszcze raz podkreślę, że rozumiemy potrzebę każdego regionu. Zdecydowanie zarówno MI, jak i GDDKiA będą zmierzały do szybkiej budowy wszystkich dróg, które będą możliwe do zbudowania. Nie traktujemy w żaden inny sposób województwa podlaskiego od innych województw w kraju. Wszędzie są stosowane takie same procedury. W niektórych miejscach jest na pewno dużo łatwiej budować niż w innych. Wiąże się to głównie z liczbą obszarów Natura 2000, ponieważ inwestycje na obszarach, w których jest dużo cennych przyrodniczo terenów, są zdecydowanie trudniejsze. Musimy tam zdecydowanie dużo więcej rzeczy udowadniać i są to najczęściej inwestycje kosztowniejsze, ale nie rezygnujemy z realizacji inwestycji również przez obszary Natura 2000. Jeżeli jesteśmy w stanie wykazać, że nie mamy żadnej innej alternatywy, udowodnimy to i zakończymy pozytywnie dyskusję z KE.

To nie jest jedyny obszar, który jest w przedmiocie zainteresowania KE. Półtora roku temu taki sam problem mieliśmy z drogą ekspresową nr 3 w województwie zachodniopomorskim. Tam również mieliśmy bardzo długą dyskusję z KE i została ona zakończona pozytywnie, tylko jako kraj musimy być wiarygodnym partnerem do rozmów z KE i przedstawić jej nie tylko nasze analizy wewnętrzne, ale również analizy podmiotów zewnętrznych, które uzasadniają realizację danej inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Jeszcze proszę o jedno dookreślenie w sprawie natężenia ruchu samochodów ciężarowych. Jak wygląda sytuacja między drogą nr 8 a drogą nr 65?

Zgłosiły się jeszcze trzy osoby – pan prezes Karczewski, pan dyrektor Topczewski i pan poseł Zieliński. Proszę bardzo, panie pośle. Tylko prosiłbym już o zwężenie wypowiedzi.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, bardzo już teraz zwężę, bo tu w zasadzie nie ma o czym mówić. Mam poczucie traconego czasu i po minach sędzę, że nie tylko ja mam takie poczucie. Tutaj się odbywa chocholi taniec wokół tej sprawy. Pani dyrektor w ogóle jest nieprzemakalna, jeżeli chodzi o nasze argumenty, tak jak MI – w odróżnieniu od GDDKiA, bo tu nie powiem złego słowa – jest nieprzemakalne od dłuższego czasu, od paru dobrych lat.

Panie przewodniczący, nie chcę już podejmować polemiki, bo to, co pani dyrektor powiedziała ironicznie o łańcuckiej konferencji prasowej... No już naprawdę szkoda słów, bo po prostu schodzimy do poziomu dyskusji, na którym nie chciałbym dyskutować. Naprawdę nie chcę pani obrażać, ale niech pani też trochę sama się zreflektuje. Może tak będzie najlepiej.

Natomiast mam taką propozycję, bo tu już nic nie wydyskutujemy. W kółko są powtarzane takie same argumenty. Jest imposybilizm. Ciągłe nic nie można: „To nie od nas zależy”. Tam będziemy mieć kolejne ekspertyzy i tracić pieniądze – jest jedna ekspertyza, będziemy zamawiać drugą. Lata lecą, są wypadki, ludzie giną. A ta część Polski jest bardzo pokrzywdzona i to nie jest tylko kwestia regionu, pani dyrektor. Pani też nawet tego nie rozumie. To nie jest kwestia województwa podlaskiego. To, o czym dzisiaj rozmawiamy, to jest kwestia strategiczna dla Polski, ale pani tego niestety właśnie nie widzi.

Pan burmistrz Augustowa już tutaj raz zabierał głos, ale jak myślę o tym regionie – naszym regionie, ale to przecież część Polski – to tak naprawdę w tym wymiarze regionalnym najbardziej Augustów jest pokrzywdzony, bo w tej chwili on jest odcięty od wszystkiego. Jest odcięty i od nowoczesnych dróg, i od nowoczesnej kolei, o którą też będziemy zabiegać. Chodzi o elektryfikację trasy z Sokółki do Augustowa i do Suwałk.

Ale, kończąc, mój postulat jest taki. Panie przewodniczący, spotkajmy się z ministrem infrastruktury. Spotkajmy się na poziomie decyzyjnym. Nie słuchajmy już tych – będę delikatny – urzędniczych niemożności i spróbujmy jednak przełamać tę sprawę. Może się uda. Mam nadzieję, że może już nie ma ani tych wizji, które były przez te ostatnie, długie lata, pewnie przez 20 lat, ale co najmniej od 2007 r. czy wcześniej, ani takiego punktu widzenia, który nie uwzględniał w ogóle podstawowego interesu północno-wschodniej Polski, ale i w ogóle Polski. Jeszcze raz powtarzam. Do względów cywilizacyjnych, rozwojowych i komunikacyjnych doszły bardzo ważne względy strategiczne i wojskowe. Spotkajmy się z ministrem. Może będzie powołany wiceminister odpowiedzialny

za te kwestie. Musi być decyzja polityczna, ale oczywiście uwzględniająca wszystkie kwestie merytoryczne, bo przecież od tego nie uciekniemy, która przesądzi wreszcie, że to, co jest postanowione w uchwale Rady Ministrów z 5 września 2023 r., wobec pozytywnego i wskazującego na ten kierunek realizacji drogi STEŚ, które było parę lat temu wykonane, po prostu trzeba realizować i przystąpić do tego jak najszybciej.

Budowane są obwodnice trzech miejscowości na tej trasie. Po co mnożyć kolejne koszty i teraz budować drogę jednojezdniową, kiedy – tak czy inaczej, czy pani dyrektor tego chce, czy pani dyrektor tego nie chce, czy pani to widzi, czy pani tego nie widzi, czy inni to widzą lub nie widzą – ta droga będzie zbudowana jako droga ekspresowa? Dlaczego? Nie dlatego, że my tego chcemy, chociaż też do tego chcemy się przyczynić, ale dlatego, że taka jest obiektywna i historyczna potrzeba. Tę drogę się zbuduje, tylko kwestia jest taka, żeby nie opóźniać tego, a te działania, o których słyszymy, to opóźniają.

Spotkajmy się więc jak najszybciej, panie przewodniczący, czy na posiedzeniu podkomisji, czy w trybie – nie wiem – poselskim, że grupa posłów pójdzie do pana ministra czy go zaprosi. Porozmawiajmy o tym poważnie. Ważne, że rozmawiamy ponad podziałami, tak jak robiliśmy to wtedy, kiedy pracowaliśmy jako zespół parlamentarny dla województwa podlaskiego. Pójdźmy wszyscy razem. Jeżeli są urzędnicze przeszkody, to trzeba to złamać, naprawdę podjąć decyzję oczekiwaną, potrzebną, historycznie bardzo ważną i zbudować trzeba tę drogę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Tak, rzeczywiście takie spotkanie z panem ministrem należy zorganizować. Teraz niestety mamy taką trudność, że nie ma wiceministra do spraw drogownictwa, bo został wybrany marszałkiem województwa dolnośląskiego. Czekamy na powołanie nowego wiceministra.

Zobowiązuję się, że gdy już będzie osoba, która będzie pełniła ten urząd, wraz z grupą posłów będę chciał złożyć wniosek o zwołanie nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Infrastruktury. Nie podkomisji, tylko pełnej Komisji. Mam nadzieję, że również posłowie z Prawa i Sprawiedliwości poprą mój wniosek oraz że wtedy nowy minister do spraw drogownictwa przyjmie zaproszenie i będzie w takich obradach Komisji uczestniczył. Uważam również, że to jest ważny element, żeby pewne decyzje zapadały w gremiach politycznych, a nie tylko urzędniczych.

Oddaję teraz głos panu dyrektorowi Topczewskiemu. Później pan prezes Karczewski. Na początku, tak? Proszę bardzo.

Członek SITK RP Tadeusz Topczewski:

Mam pytanie do pani dyrektor. Czy na tym odcinku od Białegostoku do granicy ze Słowacją były robione raporty, o których pani mówi? Czy ruch tam upoważniał do tego, żeby budować ekspresowo wtedy, kiedy ruch jest kilkakrotnie mniejszy niż na drodze Białystok – Augustów? Pani zaprzecza sama sobie. Próbuje pani ubrać to wszystko w ramy prawne, ale to jest zaprzeczenie. Powiem, że ruch na trasie Białystok – Augustów jest straszny. Jechałem wczoraj i to jest koszmar. Tam trwa walka o życie. Ludzie omijają trasę z Białegostoku do Augustowa. Jeżdżą przez Sokółkę.

To, co powiedział pan poseł Zieliński. Naprawdę osobiście uważam, że jest zero dobrej woli, zero chęci departamentu drogowego, żeby ten problem rozwiązać. Przez 35 lat zarządzałem siecią w tym regionie. Jestem naprawdę kompetentny. Nie widzę innej drogi niż via Carpatia, która przejdzie przez Sztabin. Nie ma innej, bo przez Osowiec i przez Elk to jest 40 km dalej. Dwie cysterny paliwa dziennie na samym objeździe.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Na koniec już pan prezes Karczewski. Później oddamy głos jeszcze pani dyrektor.

Wiceprezes KIG Witold Karczewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem się przychylić do tego, co powiedział poseł Zieliński, że trzeba spotkać się z kierownictwem, ale nie czekajmy może, aż tego wiceministra powołają, bo póki on się wdroży, póki będzie kompetentny, to czas zejdzie. Spotkajmy się z ministrem.

Teraz tak, panie pośle. Dziękujemy. Pan to zaczął w ramach podkomisji. Spotykajmy się, ale niech pan też... O ile jest tu trójka państwa posłów, to czy mogę prosić, żebyście powołali ten zespół podlaski, żeby były naciski, żeby było to zrobione?

Pani była uprzejma powiedzieć, że patrzymy na każdy odcinek inaczej: „Na odcinek Krynice – Knyszyn spojrzeliśmy tak, a na Knyszyn – Korycin inaczej”. Jakie tam uwarunkowania środowiskowe były inne? Po co to mówić? Pani mówi: „W związku z tym jest Komisja Europejska. Mamy problem”. A po co zakreśliście to? Po co to zakreśliście, tak jak teraz? Gdyby ósemka szła starym śladem, ona byłaby budowana i nie byłoby sprawy. Wyście to zrobili. Wy do tego parliście i kierownictwo resortu ten zakręt zrobiło. Proszę zobaczyć. Mówi pani, że w innych województwach też są problemy. Województwa podkarpackie i lubelskie. Droga nr 19 idzie normalnie, tylko w podlaskim nie. Tam ten ruch jest mniejszy niż w województwie podlaskim. Jest zakręcona. Sami to zrobiliście, a teraz kręcicie nadal i nie chcecie pomóc.

Panowie posłowie, bardzo was prosimy, bo naprawdę można robić blokady, można robić inne drogi, inne rzeczy, ale nie na tym rzecz polega. Ta droga jest potrzebna. Pani jest bardzo kompetentna, elokwentna, ładnie mówi, ale nic z tego nie wynika. My dzisiaj jesteśmy w tym samym miejscu, z którego przyszliśmy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Pani dyrektor, poproszę jeszcze o odniesienie się do tych pytań.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Zacznę od ruchu ciężarowego na ciągu drogi krajowej nr 8, gdzie jest 3,5 tys. Na ciągu drogi krajowej nr 65 jest 1,4 tys., jeżeli chodzi o ruch pojazdów ciężkich. Z ostatniego badania GPR...

Członek SITK RP Tadeusz Topczewski:

Jaki jest ruch ciężarowy w Augustowie?

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

To jest średni ruch, który podałam, na ciągu. Jeżeli państwo chcą z każdego punktu pomiarowego, to może sugeruję, żebyśmy otworzyli to sobie na stronie, każdy już sam. Na stronie generalnej dyirekcji są wskazane szczegółowe odcinki. Badanie z każdego punktu pomiarowego. To, co państwu podałam, jest średnie. Badanie GPR jest prowadzone co pięć lat. Ostatnie było w 2020 r. W przyszłym roku robimy nowe, więc będą świeże wyniki.

Na doświadczenie w pracy nie będziemy się licytować. Moje jest 20-letnie. Jeszcze mi troszkę brakuje do pana doświadczenia.

Jeżeli chodzi o pytanie, czy na odcinku od Białegostoku do granicy ze Słowacją były prowadzone analizy, to tak. Były one robione w co najmniej trzech programach rządowych. Dla tego ciągu była prowadzona SOOŚ zarówno w programie budowy dróg do 2030 r., jak i w dwóch programach, które go poprzedzały, czyli np. w programie budowy dróg w latach 2014–2020. Dla ciągu Białystok – Augustów te analizy prowadzone być nie mogły, bo w żadnym z tych programów go nie było, ponieważ w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych tego ciągu od 2009 r. nie było. W 2009 r. była wykonywana analiza, która wskazała na układ dróg, który obecnie jest budowany w okolicach Białegostoku, czyli na drogę ekspresową S61 i na drogę S19. Nie mnie jest przesądzać, czy była to czyjaś wina, czy analiza ekspercka z tamtego czasu. Wszystkie decyzje, które od 2009 r. były podejmowane, były więc decyzjami opartymi na rozporządzeniu Rady Ministrów, jeżeli chodzi o tę drogę.

Kolejne spotkania? Oczywiście jak najbardziej deklarujemy udział. Tak jak powiedziałam, dzisiaj jest taki dzień, w którym kierownictwo musiało być na innych spotkaniach. Z tego powodu nie ma tutaj z nami ministra. Natomiast jak już będzie powołany wiceminister odpowiedzialny za drogi czy inny członek kierownictwa, to na kolejnym spotkaniu, jeżeli tylko czas pozwoli, na pewno się pojawi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Dziękuję państwu.

Szanowni państwo, widać, jak duże emocje budzi budowa drogi między Białymstokiem a węzłem Raczki. Naprawdę musimy zrobić wszystko, żeby tę drogę sfinalizować i żeby powstała droga ekspresowa między Białymstokiem a węzłem Raczki.

Pełnię dzisiaj trochę dwojaką rolę, bo z jednej strony jestem przewodniczącym podkomisji, ale z drugiej strony jestem posłem z województwa podlaskiego. Mogę państwa zapewnić, że będę robił wszystko, aby ta droga w najbliższym czasie powstała. Warto się tam przejechać. Tutaj też taka prośba do urzędników z Warszawy, bo naprawdę warto zobaczyć to naocznie, jak wygląda sytuacja na tej drodze. Wiadomo, że różne opinie można sobie traktować poważnie lub mniej poważnie, ale rzeczywiście my tam mieszkamy na co dzień i jeździmy po tej drodze bardzo często. Nasi mieszkańcy dojeżdżają do pracy czy z Augustowa do Białegostoku, czy z Białegostoku do Augustowa. Na tej drodze codziennie giną ludzie. Trzeba do tego naprawdę poważnie podejść. Liczę na to, że MI naprawdę poważnie do tego podejdzie i że ta analiza, która zostanie zrobiona na przełomie roku, wykaże, że jest to droga strategiczna – strategiczna dla województwa podlaskiego, ale również strategiczna i dla państwa, i dla tranzytu – i że należy ją jak najszybciej zrealizować.

Dziękuję bardzo państwu. Zakończyliśmy. Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję jeszcze raz państwu za przybycie i za tę dyskusję.

Posel Jacek Niedźwiedzki (KO) – spoza składu podkomisji:

Słuchajcie, żeby nie doszło niedługo do kuriozum, że jeździlibyśmy szybciej do Warszawy z Suwałk niż do Białegostoku.